

## Kleinere Mitteilungen.

### Die Mittenwaldbahn.

Mit dem Ausbau der Bahn von Garmisch-Partenkirchen über Mittenwald und den Seefelderpaß nach Innsbruck ist ein Plan endlich zur Erfüllung gelangt, der schon unmittelbar nach der Herstellung der Brennerbahn im Jahre 1867 ernstlich erwogen wurde. Es wurde als Mangel empfunden, sowohl von bayrischer als österreichischer Seite, daß Tirol und Vorarlberg nur durch zwei Strecken, die Rosenheim—Kufsteiner und die Kempten—Lindauer mit dem bayrischen Nachbarlande verbunden war, zwischen welchen sich der mächtige Gebirgswall der Nordtiroler Kalkalpen, des oberbayrischen Gebirgslandes und der Allgäuer Berge hindehnte. Erst als die Tauernbahn den Fremdenverkehr Tirols zu schädigen schien und Tirol bei sonstigen großen Investitionsvorlagen, so für die Wasserstraßen des Nordens und Nordostens der Monarchie, leer ausging, gelang es dem Drängen seiner Abgeordneten, insbesondere jener der tirolischen Hauptstadt, die Frage einer gedeihlichen Lösung zuzuführen, und so wurde nach dem Einvernehmen mit der bayrischen Regierung der Bau der Mittenwaldbahn von Garmisch-Partenkirchen nach Innsbruck mit der Abzweigung von Garmisch-Partenkirchen nach Griesen, Lermoos und Reutte an den Fernpaß zur Tatsache. Dadurch werden München und Innsbruck, zwei Knotenpunkte des Weltverkehrs und vornehmste Stätten des Alpinismus in neue Verbindung gestellt, Innsbruck zumal mit Augsburg in viel engeren Verkehr gebracht, als dies vordem auf dem Wege über Kufstein und Innsbruck der Fall war, und bisher weniger besuchte, naturschöne, touristisch erstklassige Bergreviere, so das Solstein-, Karwendel-, Wettersteingebirge, das Zugspitzgebiet und der Außerfern (um Reutte) erschlossen. Die Länge der neuen Strecke Garmisch-Partenkirchen—Mittenwald—Innsbruck beträgt 56 km, die der Strecke Garmisch—Reutte 45 km. Da Garmisch rund 100 km von München entfernt ist, so macht die Verkürzung des Weges über Rosenheim und Kufstein nach Innsbruck (173 km) nur 17 km, so daß in Anbetracht der beträchtlichen Steigungen auf der Mittenwaldbahn (35‰) eine Verminderung der Fahrzeit, die auf beiden Linien mit Personenzug 4 $\frac{1}{2}$  Stunden beträgt, ausgeschlossen erscheint. Aber ihre lokale Wichtigkeit erhellt auf den ersten Blick aus den oben angeführten Gründen, zu denen auch noch der kommt, daß durch sie eine Entlastung der bisherigen Strecke er-

folgt und bei Verkehrsstörungen auf dieser die Möglichkeit, die Verbindung über Mittenwald zu wählen, besteht. Eine ganz bedeutende Abkürzung erfährt aber der Weg von Innsbruck nach Augsburg oder Ulm. Man wird über Reutte nach Augsburg um 61 km, nach Ulm um 82 km weniger als bisher zurücklegen. So hat die tirolische Landeshauptstadt längs der Richtung einer schon von uralter bestehenden Handels- und Heerstraße recht eigentlich erst seine Nordwestbahn bekommen! Für beide Strecken der Mittenwaldbahn ist elektrischer Betrieb vorgesehen, für den die Kraft aus dem dem Stubaital entströmenden Ruetzbach gewonnen wird.

Die Schwierigkeiten, welche der Bahnbau zu überwinden hatte, waren auf österreichischer Seite viel beträchtlicher als auf der bayrischen, daher dort der Betrieb erst mehrere Monate nach der am 1. Juli erfolgten Eröffnung dieser (Garmisch—Mittenwald) aufgenommen werden konnte. Das ergibt sich schon aus der Betrachtung der Höhen der Kopfstationen (Innsbruck-Westbahnhof 583 m, Garmisch-Partenkirchen 716 m) und der Steigungen in ihrem Verhältnis zur Länge der bayrischen und österreichischen Teilstrecken. Die Streckenlänge von Garmisch bis zum höchsten Punkte der Bahn (1184 m) beim Weiler Auland nächst Seefeld beträgt 38 km, die von Innsbruck, das 601 m tiefer liegt als dieser Punkt, nur 18 km, und auf ihr müssen die Abstürze der Martinswand überwunden werden. Auf bayrischer Seite wird allerdings schon unweit von Garmisch bei der Station Klais (12 km von Garmisch) die Wasserscheide zwischen Loisach und Isar (966'77 m, also 250'77 m höher als Garmisch) übersetzt. In der Tat ist mit der Strecke Innsbruck—Scharnitz und im besonderen mit der von Reith (nächst Auland) ein Meisterstück moderner Eisenbahntechnik geschaffen worden, das sich mit den kühnsten Alpenbahnen messen kann und wegen der pittoresken Szenerien der von ihr durchfurchten Kalkalpen über Zirl und durch die grandiosen Ausblicke auf die Urgebirgswelt jenseits des Inn während der Fahrt vom Karwendelgebiete nach Innsbruck überreich an malerischen Schönheiten ist. Es wurde hier die Anlage von 15 Tunnels und von zahlreichen mächtigen Viadukten und Brücken nötig.

Von Garmisch-Partenkirchen aus wendet sich die Bahn zuerst über Kainzenbad nach dem schluchtartig eingeschnittenen Tal der Kanker und erreicht auf einer vielfach gewundenen,  $3\frac{1}{2}$  km langen Steilrampe von 30‰ Steigung die Station Kaltenbrunn und hierauf Station Klais (932 m), von der die Straße nach Krünn—Wallgau—Walchensee—Kochel abzweigt. Auf ihr hat sich seit der Eröffnung der Strecke der Touristenverkehr ganz bedeutend gesteigert. Nun geht es neben dem Schmalsee die Bodenanschwellung zwischen Loisach und Isar empor an jenen höchsten Punkt auf der Wasserscheide, den höchsten der bayrischen Staatsbahnen überhaupt, worauf die Linie sich um die Abstürze der Ausläufer des Wettersteingebirges nach

Mittenwald hinabwindet. Die Staatsstraße wird bei diesem Abstiege zweimal unter sehr schrägem Winkel schienenfrei überkreuzt, das erste Mal auf einer Brücke, deren Überbau aus Betoneisen besteht, das zweite Mal auf einer gewölbten Brücke. Man passiert noch einen Viadukt von sechs Öffnungen und fährt in Station Mittenwald ein (91375 m). Zur Herstellung der Dämme und Einschnitte auf bayrischer Seite waren über 500.000 m<sup>3</sup> Erdmassen zu bewegen. Von Mittenwald sowie von Scharnitz aus, der ersten österreichischen Station (23 km von Garmisch), und von der nächsten Station Seefeld wird das ganze Gebirgs Panorama, das sich in grotesken Formen darbietet, von der schroffen Karwendelspitze (2385 m) beherrscht und sie und ihr ganzer Bereich werden von diesen beiden Ausgangspunkten bewandert. Die Karwendelgruppe wird von dem Isartal im Norden, vom Inntal im Süden, von der Achentalsenke im Osten und vom Seefelder Sattel und dem Scharnitzpasse, dem Schauplatze blutiger Kämpfe im Schwedenkriege, im Spanischen Erbfolgekriege und zuletzt noch 1809, begrenzt. Jenseits der Isar strebt das Wettersteingebirge in die Lüfte. Eine stattliche Reihe hervorragender Aussichtspunkte, zugleich schwierige Übungsplätze der Touristik lagern da in stolzer Pracht neben- und hintereinander: außer der Karwendelspitze und dem Wetterstein die Schöttlkarspitze (2035 m), die Hochkarspitze (2434 m), die Raffelspitze (2375 m), der Bärenalpkopf (2293 m), die Schichtenspitzen (2410 und 2450 m), die Vogelkarspitze (2550 m), die Große Arnspitze (2197 m) usw. Sehr wenig wurde bisher der 9—10stündige Weg von Mittenwald über Leutasch und durch das Gaistal, wo G a n g h o f e r sein Heim aufgeschlagen hat, nach Ehrwald (um die Südseite der Zugspitze) zwischen Wetterstein- und Miemingergebirge besucht, der zahllose, landschaftlich hervorragende Bergreviere und weitere Übergänge einerseits ins Werdenfelser Land (alte Bezeichnung der Gegend um Garmisch) und ins Inntal (Telfs usw.) eröffnet. Für jene, welche nicht die Höhen der Bergwelt erklimmen wollen, bieten die zwei nach Scharnitz von Osten her ausmündenden herrlichen Hochtäler, das Karwendel- und Hinterautal, Schönheiten in Fülle; von ihnen aus kann übrigens der zerklüftete Gebirgskörper der Karwendel auf verschiedenen interessanten Wegen nach dem Achen- oder Hall- oder Inntal überquert werden. Das beliebteste Ausflugsziel von Seefeld aus ist die unmittelbar östlich davon aufstrebende Reitherspitze (2375 m), unter deren Gipfel ein Schutzhaus, die „Nördlinger Hütte“, sich befindet. Nach Überschreitung des höchsten Punktes (1184 m) folgt die Station Reith (1118 m), von der aus sich zum ersten Male der Ausblick nach den saftig grünen Matten des Inntals und nach den Hochspitzen der Stubai- und Sellrainger Berge weitet. Das Landschaftsbild der Urgebirge gegenüber bildet einen wirksamen Gegensatz zu den kahlen, wild zerrissenen Felsgehängen, durch welche die Bahnstrecke selbst geführt ist. Gleich unter Reith nimmt uns der erste Tunnel, der 105 m lange Leithnertunnel, auf, worauf Station Leithen

folgt (1009 m, 39 km von Garmisch). Es geht sodann nach scharfer Kurve über den Kaiserstandviadukt, so genannt, weil Kaiser Max hier gerne Gemen jagte, und durch den 395 m langen Fragensteintunnel hoch über der romantisch thronenden Ruine Fragenstein, dann auf einer 56 m hohen Brücke über die Schloßbachklamm und durch den Schloßbachtunnel (722 m lang), endlich durch die vier sogenannten Vorbergtunnels nach der Haltestelle Hochzierl, die, 300 m über Dorf Zirl gelegen, die schönste Aussicht ins Inntal auf- und abwärts bietet.

Von hier ab hatte der Bahnbau das hindernisreichste Stück, das trotzige Massiv des dem Großen Solstein vorgelagerten Hechenberges zu überwinden, dessen südlichen, jähren Absturz die sagengefeierte Martinswand bildet. Es wird das schmale Brunntal, der Brunntal- und Ehnbachtunnel, sodann der 1804 m lange Martinswandtunnel, der längste der Tunnels, passiert, dessen höhere Öffnung 270 m, die gegen Innsbruck gerichtete 220 m über dem Inntale liegt. Zum ersten Male wird Innsbruck und der gewaltige Umkreis seiner Berge, sowie die Gelände des Unterinntales beim Austritte aus dem Tunnel sichtbar. Die Bahnspur fällt allmählich ab; über mehrere Viadukte, unter denen der Finstertalviadukt der mächtigste ist, gelangt man zur Haltestelle Kranebitten, dem Ausgangspunkte in die berühmte Kranebitterklamm, und weiter noch durch den letzten Tunnel, den 208 m langen Kerschbuchtunnel, nach der Bedarfshaltestelle Allerheiligenhöfe, dann nach Station Hötting, worauf der Zug die breite, fruchtgesegnete Talebene nach dem Endpunkte, der Station Innsbruck-Westbahnhof (früher Station Wilten) durchmißt.

Von der 45 km langen Strecke Garmisch-Partenkirchen—Reutte entfallen rund 15 km auf bayrischen, 30 km auf österreichischen Boden. Die Grenzstation ist Griessen. Von den Stationen Ehrwald und Lermoos aus wird das von Tirol aus bisher selten besuchte Zugspitzgebiet bevölkert werden. Schon ist auch bei der Anlage der letzteren Station auf den eventuellen Anschluß über Bieberwier zum Fernpaß und nach Imst (Arlbergbahn) Rücksicht genommen worden. Steil fällt die Bahnspur, nachdem Bichlberg und Heiterwang passiert ist, über die Ehrenbergerklause nach Reutte ab, wo sie sich der Linie über Vils und Pfronten nach Kempten anschließt. So ist durch diese Zweiglinie das obere Isar- und Lechtal auf dem kürzesten Wege verbunden und eine stattliche Reihe neuer Verkehrsmöglichkeiten für einen vordem vom großen Verkehr fast ausgeschlossenen Teil Nordtirols gewonnen.

*Dr. Karl Fuchs.*

#### **Verkehr auf der Elbe und Moldau im Jahre 1911.**

Die k. k. Statthalterei in Böhmen hatte die besondere Freundlichkeit, die Ausweise über den im Jahre 1911 auf der Moldau von Stěchowitz bis Melnik und auf der österreichischen Elbestrecke von Melnik bis zur böhmisch-sächsischen Grenze stattgefundenen Schiff-

fahrts- und Floßverkehr anher zu übermitteln. Wir müssen uns selbstverständlich auf die Wiedergabe der hauptsächlichsten Daten beschränken und berichten, daß der gesamte Güterverkehr auf der Moldau auf der Strecke Stěchowitz—Melnik im Jahre 1911 620.757 t betrug (und zwar weniger um 162.448 t gegen 1910). Wird zu diesem Güterverkehr der Lokalverkehr betreffend die Verschiffung von Flußsand und Flußschotter zwischen Kuchelbad und Prag von 304.840 t hinzugerechnet, so würde der Totalgüterverkehr pro 1911 eigentlich 925.577 t betragen. Wiewohl die Frachtschiffahrt auf der Moldau bereits am 25. Februar 1911 eröffnet werden konnte, gestaltete sich dieselbe später zufolge der anhaltenden Trockenheit und des dadurch beeinflussten Wasserstandes der Moldau und deren Zuflüsse dennoch recht ungünstig; denn die Moldau sank am 5. Juni 1911 in Modřan bereits unter den Nullpunkt und blieb auf diesem unternormalen Stand bis zum Schlusse des Jahres. Über den Personenverkehr auf der Moldaustrecke Stěchowitz—Prag erfahren wir, daß derselbe zwar ohne Unterbrechung, aber nicht auf der ganzen Verkehrsstrecke betrieben würde. Den Personenverkehr vermittelten 14 Dampfer der Prager Moldau-Elbe-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, welche 14.497 Fahrten zurücklegten und 809.187 Personen beförderten. Auf der Moldaustrecke von Budweis nach Stěchowitz betrug im Gegenstandsjahre der Schiffgüterverkehr 34.364 t und der Floßverkehr 281.962 t; der Gesamtverkehr sonach 516.266 t.

Verkehr auf der Elbe-Strecke von Melnik bis zur Reichsgrenze. Das Jahr 1911 hatte infolge des äußerst niedrigen Wasserstandes einen Verkehrsausfall. Die Betriebszeit betrug 257 Tage gegen 311 Tage im Jahre 1910. Der höchste Wasserstand wurde am 28. Februar mit + 350 cm, der niedrigste am 12. September mit — 93 cm am neuen Pegel in Aussig beobachtet. Der Schiffverkehr auf der Elbe betrug im Jahre 1911 2,395.092 t, beziehungsweise mit Hinzurechnung der Floßfahrt von 238.735 t im ganzen 2,633.827 t.

Den Personenverkehr vermittelten auf der Strecke von der Moldau bis Melnik die Schiffe der Prager Moldau-Elbe-Schiffahrtsgesellschaft und auf der Strecke Leitmeritz—Reichsgrenze die Schiffe der Sächsisch-Böhmischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft. Die Anzahl der verkehrenden Dampfer belief sich im Jahre 1911 auf 33, die Anzahl der berg- und talwärts geleisteten Fahrten 2446, die Gesamtzahl der beförderten Personen auf 392.440. Der größte Verkehr spielte sich in der Station Aussig ab, hieran schließen sich die Stationen Tetschen-Bodenbach, Salesel, Leitmeritz, Groß-Priesen, Praskowitz, Lichtowitz, Herrnskretsch, Lobositz und Groß-Czernosek. — Von den durch die Personendampfer beförderten Gütern waren 1631 t Bier, 865 t Emballagen, 583 t Kolonialwaren, 392 t Baumaterialien und 370 t Gemüse.

Was den Schiffbau auf den Werften entlang der österreichischen Elbestrecke betrifft, so wies das Jahr 1911 sowohl im Aussiger als im Tetschner Bezirke im ganzen einen Rückgang auf. Im ersteren wurden im abgelaufenen Jahre 61 neue Fahrzeuge er-

baut, im letzteren 53 neue Fahrzeuge zu Wasser gelassen. Der Gesamtverkehr des Jahres 1911 blieb hinter jenem des Vorjahres erheblich zurück.

Dr. E. G.

### Die Grenzregulierung in Südwestafrika.

Die Süd- und Südostgrenze der Walfischbai, die zwischen Deutschland und England strittig war, ist voriges Jahr durch einen Spruch des spanischen Schiedsrichters Don Joachin Fernandes Prida festgelegt worden. Die erste Besitzergreifung von englischer Seite fand im Jahre 1878 statt, als ein englisches Kriegsschiff unter Kapitän Dyer landete und auch Grenzen bezeichnete. Doch wie in so vielen Fällen, war die Beschreibung eine solche, daß sie mehr als eine Interpretation zuließ. So soll sie z. B. 15 Meilen südlich von der Pelikanbai die Küste treffen, nur wurde in der Eile vergessen mitzuteilen, ob damit „statute miles“ oder aber Seemeilen gemeint sind. Von der Küste an sollte die Linie nach Scheppmansdorp laufen, von wo aus die Ostgrenze in einer geraden Linie „to the Rooibank (irrtümlich für Rooikop) including the plateau“ sich erstrecken soll. Im August 1884 erfolgte der Anschluß an die Kapkolonie und gleichzeitig publizierte die deutsche Regierung die Übernahme des Protektorates über das angrenzende Gebiet. Im folgenden Jahre kam dann eine Grenzkommission von Kapstadt, die eben die Grenze so auslegte, wie es England wünschte, die Seemeilen annahm und unter dem oben erwähnten Plateau auch das Weideland verstand, das sich in der Niederung des Kuisipflusses befindet, und nicht nur den Teil des Namib, der von einer geraden Linie von Scheppmansdorp nach Rooikop eingeschlossen wird. Diese Auffassung stieß auf deutscher Seite um so mehr auf Widerspruch, als die Vermessung durch die Grenzkommission zu einer Zeit erfolgte, als Deutschland schon sein Protektorat über das Nachbargebiet erklärt hatte; so hätte eine gemischte Kommission im Jahre 1885 zusammentreten müssen. Eine Einigung kam nicht zustande, und schließlich wurde die Sache 1909 einem Schiedsgerichte anvertraut. Der obengenannte, vom König von Spanien bestimmte Schiedsrichter ist seines Zeichens Professor des Völkerrechtes an der Madrider Universität; er studierte den Fall nicht ausschließlich aus den Akten, sondern bereiste die Gegend und kam zu einem Urteil, das im Prinzip den Deutschen, in der Praxis aber den Engländern Recht gibt. („Journal Geographical.“)

—r—

### Berichtigung.

In Heft 5 und 6 dieser „Mitteilungen“, S. 320, unten im Abschnitt 5 ist die durchschnittliche Körperhöhe der Wedda irrtümlich mit 175 cm (!), statt richtig mit 153 cm angegeben (153'3 cm nach F. & P. Sarasin).

# ZOBODAT - [www.zobodat.at](http://www.zobodat.at)

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Mitteilungen der Österreichischen Geographischen Gesellschaft](#)

Jahr/Year: 1911

Band/Volume: [55](#)

Autor(en)/Author(s):

Artikel/Article: [Kleinere Mitteilungen. 563-568](#)